



Arquivo/Divulgação Itajaf



Com proposta arrojada, usuários querem se articular nacionalmente

A carga pede voz

Usuários de portos em Santa Catarina se organizam contra altos custos e tarifas abusivas

Danilo Oliveira

Sem uma representação nacional, os usuários de portos começam a despertar para a necessidade de se organizarem para defender seus interesses, na esteira do novo marco legal do setor. Com apenas uma representatividade estadual na Bahia, será lançada nos próximos meses a segunda entidade regional, em Santa Catarina. O objetivo do grupo organizador é estimular a união dos usuários em outros estados e a criação de uma associação a nível nacional para discutir os principais pleitos dos usuários de portos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e ao governo federal. Já foram iniciados contatos para articular novas entidades nos estados

Depois da Usuport, na Bahia, Santa Catarina contará também com sua representação estadual nos próximos meses

do Pará, Espírito Santo, Pernambuco, São Paulo e Paraná.

Os usuários querem acabar com a desarticulação entre eles, o que os deixam de fora de discussões importantes como a nova Lei dos Portos.

A principal reclamação dos usuários é o alto custo tarifário. “A competitividade da indústria brasileira é capturada no trajeto entre a fábrica e o porto e depois dentro do porto. Uma parte é capturada pelo estado e outra parte é capturada pelos terminais privados que aumentam suas tarifas muito acima da inflação porque não existe fiscalização”, analisa Claudio César Soares, diretor executivo da Rede Dr. Comex, franquia da Export Manager em Ribeirão Preto (SP), um dos participantes do grupo.

Se os custos são o principal alvo da iniciativa, também a qualidade dos serviços está na mira dos usuários. Soares reconhece grande evolução no setor portos, a partir da década de 1990, com a privatização de terminais, o que atraiu investimentos privados para os portos. Ele observa ainda que o estado cumpre bem o papel de arrecadador. Mas vê falhas na fiscalização do concessionário. E para ele o operador portuário prejudica os usuários ao não investir suficientemente em melhorias nos portos.

Ele diz que existe uma série de práticas antigas nos portos brasileiros cujas soluções não passam pela legislação. “Temos práticas e costumes ultrapassados que beneficiam o próprio estado e o arrendatário, semelhante ao que acontece na telefonia, eletricidade e outras áreas privatizadas: apropriação de renda das empresas que ganharam concessão, sem o adequado serviço”, resume Soares.

Receber cargas além da capacidade do terminal é um dos gargalos que afetam os usuários. Um dos entrevistados diz que os SACs dos terminais de um modo geral dispõem de número insuficiente de profissionais para solucionar a crescente demanda de problemas. Como via de regra todos os procedimentos, inclusive autorizações de desconto, passam pelo sistema, ele ficaria constantemente lento ou fora do ar. A demora, por sua vez, aumenta o tempo em que a carga permanece no terminal e a espera do carregamento. “No final das contas, o terminal vê a sua receita crescer consideravelmente sobre a quantidade de operações propriamente dita e aumenta o prejuízo dos usuários, terminais externos, transportadoras e despachantes”, afirma André de Seixas, diretor comercial da Iro-Log Logistics & Trading, que atua nos terminais da MultiRio e da Libra, no Rio de Janeiro.

A empresa diz ter enfrentado problemas com a Libra por conta da movimentação de cargas além da capacidade física do terminal no Rio, além da instabilidade no sistema. Seixas afirma que esses dois problemas instauraram um ‘caos operacional’. Em dezembro de 2012, ele se reuniu com representantes da Libra, que admitiram os problemas. Na ocasião, eles afirmaram que o terminal estava investindo na ampliação de cais e armazéns e na compra de equipamentos. Seixas reconhece que algumas mudanças foram realizadas pela Libra desde então. Uma delas foi a operação do terminal 24 horas nos dias de semana a partir de fevereiro. Entretanto, em junho, o terminal enfrentou problemas de janela, além de filas e instabilidade de seu sistema. No início de julho, a Libra teria trocado o servidor.

Segundo Seixas, há outras empresas, com as quais conversou, que avaliam o terminal da Libra de maneira homogênea: não há problemas em relação à qualificação e comprometimento de seus funcionários, e sim questões relacionadas à gestão. Seixas relata que os usuários são bem atendidos, recebem *feedbacks* e vêm realizando reuniões periódicas com os operadores dos terminais no Rio. “Imputamos a responsabilidade pelos problemas à gestão do terminal. Afinal, para ser concessionária de serviço público, uma empresa deve ter uma gestão que busque qualidade total, tendo o usuário como centro”, defende Seixas.

Estudos apontam que, se não forem feitas as mudanças necessárias no porto de Santos, ele pode entrar em colapso. Alguns sinais têm sido identificados nos últimos anos, sobretudo durante a safra de grãos. O longo tempo de espera quando o navio chega tem alto custo e esse custo é repassado para usuários e, conseqüentemente, para o contribuinte. Quando o navio demora, o prejuízo varia de US\$ 40 mil a US\$ 60 mil por dia.

O coordenador da Câmara de Logística da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), Jovelino Pires, calcula que o custo operacional pode seguramente dobrar numa operação de importação por conta de atrasos. “O navio chega e fica parado esperando. Jogam isso em *demurrage* para os donos da carga. Esse custo é transferido para nós. A população e os empresários estão pagando porque o porto não funciona”, explica Pires.

Jovelino diz que o orçamento brasileiro é muito afetado pelos impostos. O de importação, por exemplo, deveria ser uma espécie de blindagem dos produtos nacionais, ao invés da função arrecadatória. Além disso, os impostos são cobrados de forma sobreposta. Dessa forma, um produto que custa US\$ 100, é vendido para o consumidor brasileiro pelo dobro do preço porque um imposto incide sobre o outro, ao invés de ser calculado em cima do custo inicial.

Em 2012, as despesas de transportes atingiram quase R\$ 15 bilhões no Brasil, segundo a AEB. “O Brasil paga uma

HEPWORTH
MARINE
INTERNATIONAL

SHOWING
THE WAY

Manufacturers of worldwide distributed
windscreen wiping systems & controls

Wynn
STRAIGHT LINE

T +44 (0)1527 60116
www.b-hepworth.com

48 HOUR INTERNATIONAL SPARES DISPATCH
See Web Shop for products available



fortuna para trazer mercadoria para cá e paga uma fortuna para vender. O exportador e o importador são os grandes pagadores disso tudo”, aponta Jovelino.

Soares, da Dr. Comex, também classifica como ‘absurdas’ as cobranças de *demurrage* e as tarifas de armazenagem. Ele reclama que a armazenagem no Brasil não é cobrada pelo tempo que a mercadoria ficou no armazém. “Ela é cobrada pelo valor da mercadoria, como imposto de importação. Isso é absurdo. Ou seja, o terminal privado é também um tributador, faz papel de estado, só que com dinheiro privado”, compara Soares.

A projeções revisadas da balança comercial para 2013 reduzem as exportações em 5%, para US\$ 230,511 bilhões, e indicam aumento de 4,2% nas importações, que chegariam a US\$ 232,519 bilhões. O resultado seria um deficit de cerca de US\$ 2 bilhões, ante o superavit de US\$ 14,6 bilhões projetado na estimativa anterior da entidade, divulgada em dezembro de 2012.



JOVELINO PIRES
Atrasos podem acarretar duplicidade dos custos operacionais numa importação



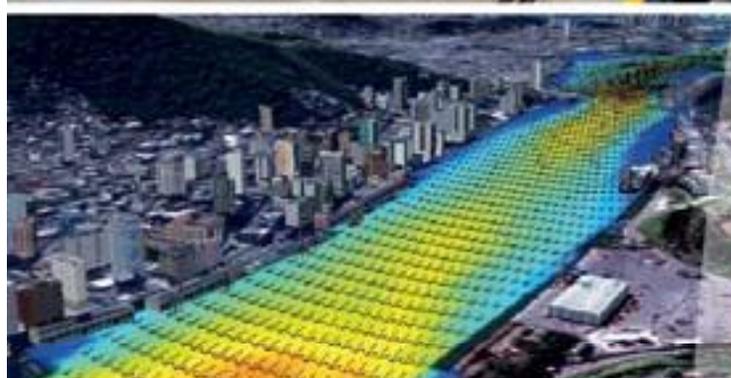
Na segunda semana de julho, com cinco dias úteis, as exportações brasileiras atingiram US\$ 4,240 bilhões, com média diária de US\$ 848 milhões. Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), as importações, no período, foram de US\$ 4,859 bilhões, com desempenho médio diário de US\$ 971,8 milhões. Com esses resultados, a balança comercial registrou deficit semanal de US\$ 619 milhões, com média diária negativa de US\$ 123,8 milhões, e corrente de comércio de US\$ 9,099 bilhões.

O coordenador da Câmara de Logística da AEB diz que o problema pesou porque o país depende dos produtos primários, que representam 60% das importações e exportações. Recentemente, houve problemas para o escoamento das safras de soja, milho e açúcar. “Há dois anos, todo mundo sabia que a produção seria essa, estão aplicando tecnologia avançada no setor agrícola. Foi uma safra maravilhosa, mas perdeu preço lá fora, alguns não conseguiram embarcar” lamenta Jovelino.

Ele explica que a formação de preço de exportação está a cargo das companhias estrangeiras. Pires lembra que a marinha mercante brasileira está enfraquecida, com poucos armadores comprando navios. O professor analisa que o importador brasileiro costuma utilizar serviços porta a porta, enquanto os exportadores levam a mercadoria apenas até o porto.

Como o país possui tamanho continental e carência de infraestrutura, o custo logístico para levar a produção do interior do país ao porto aumenta exponencialmente. A rodovia Cuiabá-Santarém possui 1.050 quilômetros, sendo mais de 600 quilômetros não asfaltados. No caso dos minérios, empresas como a Vale verticalizaram a produção, investindo na integração da cadeia por ferrovias até os portos. A

Receber cargas além da capacidade do terminal é um dos gargalos



COASTAL, PORTS AND MARINE SERVICES

Da concepção à implementação, todos os serviços para seu empreendimento portuário em uma única empresa

- Projetos de Engenharia Portuária e Costeira
- Estimativas de CAPEX e OPEX, Projetos Alternativos
- Simulador de Manobras de Navios (navegabilidade) e Amarração
- Batimetria Single e Multibeam, Sísmica, Sonografia, Geotecnia
- Modelagem Numérica (ondas, correntes, assoreamento, plumas, etc.)
- Medições de Ondas e Correntes (ADCPs), Fundeio em tempo real on-line
- Estudos Ambientais (viabilidade, licenciamento, monitoramento, etc.)
- Gerenciamento e Fiscalização de Obras Cíveis e Dragagem

Florianópolis, Rio de Janeiro, São Luís
+55 48 3239 7771 ou +55 21 2025 2767

A World of **Solutions**
Visite www.CBI.com



Divulgação



integração fez com que a empresa entregue minério na China mais barato que a Austrália.

Em contrapartida, a falta de conexão entre a malha ferroviária e os atrasos nas obras de ferrovias públicas importantes como a Norte-Sul e a Transnordestina prejudicam produtores e portos como Pecém (CE) e Suape (PE). Apesar de bem localizados, eles começam a perder competitividade para outros portos mundiais. Pires visitou recentemente os portos de Sines e Aveiro, em Portugal. Ele conta que esses portos estão investindo para aproveitar a posição estratégica.

Jovelino destaca a eficiência do sistema portuário português. Em Sines, ele assistiu o desembarque de um navio de 14 mil TEUS. Cada carga que chega nesse porto é despachada por apenas um funcionário público. O segredo, segundo Pires, é que as dúvidas em relação à documentação e informações do navio são tiradas bem antes do navio atracar. No Brasil, o número de representantes do governo chega a sete, sendo que eles trabalham em horários diferentes.

Outra vantagem dos portos lusos, segundo Pires, é a intermodalidade na retroárea, onde se integram ao porto rodovia e ferrovia. “Dizem que os portugueses nos ensinaram a burocracia, mas os portos deles a desaprenderam. Eles estão olhando para frente, pegan-

Uma das reclamações seria o aumento das receitas dos terminais, enquanto os usuários acumulariam prejuízos



PAULO VILLA
Principais portos europeus têm associações de usuários

do mercado de Angola, Brasil, costa do Atlântico dos Estados Unidos e Panamá, que está dobrando o tamanho do canal.”

O embrião da nova entidade nasceu no I Seminário dos Usuários dos Portos Catarinenses (Usupport-SC), realizado em 21 de junho, em Itajaí (SC). Um questionário para usuários que participaram do evento apontou, de forma unânime, o custo portuário como o principal problema para as empresas. Para Soares, da Rede Dr. Comex, a *demurrage* no Brasil, virou uma cobrança mais onerosa que o frete. Ele lamenta a falta de uma legislação clara sobre o tema. “Cada um faz a prática como quer, acontece oportunismo. Uma entidade de usuários organizada poderia ir ao Congresso propor uma regulamentação. Como não existem propostas, os donos dos portos e concessionários não querem mexer nisso”, afirma Soares.

O diretor da Rede Dr. Comex defende que não adianta mais oferta de berços se não houver o equilíbrio entre estado, usuário e concessionário do terminal. Antes de criar uma associação nacional, os usuários pretendem reunir, pelo menos, três entidades regionais. Ele explica que cada porto tem sua peculiaridade e cada associação deve refletir sua demanda a nível local. “A entidade nacional tem que ser

SOMOS FORTES, INTELIGENTES. SOMOS MUITOS.



clean one

PARCEIROS FORTES.
EMPILHADORAS ROBUSTAS."



POR QUÊ?

A mais conceituada empresa de equipamentos de movimentação e armazenagem do mundo.

> SOMOS FORTES.

Produtos reconhecidamente robustos comercializados por uma sólida rede de distribuidores.

> SOMOS INTELIGENTES.

Nossas soluções customizadas e aplicação eficiente são a base para maior produtividade.

Marca com maior valor de revenda do mercado.

> SOMOS MUITOS.

Temos uma linha completa de produtos, a maior população de máquinas do mercado e a cobertura mais abrangente.

Tudo isso faz com que o cliente saia mais satisfeito porque, ao comprar Hyster, percebe que tomou a decisão certa.

ACESSE

www.hyster.com/brasil/pt-br





o agregado das locais, e não o inverso. Senão, repetiremos o erro do governo: baixar uma norma em Brasília achando que todo mundo é igual”, afirma.

A Constituição estabelece que o estado deve estimular a organização dos usuários. No entanto, os usuários brasileiros não têm a cultura da organização para reivindicar seus direitos. Em julho, o ministro Dias Toffli, do Supremo Tribunal Federal (STF), concedeu liminar solicitada pelo Conselho Federal da OAB, dando prazo de 120 dias para o Congresso aprovar lei de usuários de serviços públicos, conforme previsto na legislação. Setores como telefonia, eletricidade e portos não têm uma lei voltada para o usuário desses serviços públicos.

Soares lembra que, desde a Lei 8.630/1993 até a atual lei que regulamenta o setor, houve investimentos e ampliação da capacidade, “apesar de um grupo pequeno de investidores ter se apropriado do setor. Da maneira que a nova lei foi estabelecida agora, é provável que novos *players* vão entrar. Ela foi bastante adequada tecnicamente, só que os usuários não foram ouvidos, nem antes, nem depois”, ressalta Soares.

Enquanto os terminais e concessionários contam com mais de 10

Cobranças desiguais em terminais vizinhos são outro ponto questionado por usuários

associações de defesa de interesse, a Associação de Usuários dos Portos da Bahia (Usuport-BA) é a única entidade que representa esse segmento. Os usuários acreditam que não faltam recursos, mas sim organização, para formar novas associações regionais e uma representatividade nacional.

O segmento quer a iniciativa se estendendo aos portos de Santos, Rio de Janeiro e Santa Catarina, que concentram mais de 70% da operação portuária atual. Com cinco portos, Santa Catarina lançará em breve sua associação regional. A meta é lançar a Usuport-SC na primeira quinzena de setembro. “Houve interesse bastante

grande, fizemos seminário de sensibilização, temos feito vários artigos que estamos divulgando na mídia catariense. Fruto do seminário, foi montado um comitê de cinco pessoas, criado o estatuto e estamos angariando compromissos de adesão”, adianta Soares.

De um universo de cinco milhões de empresas brasileiras, 75 mil operam no comércio exterior. Dentre as exportadoras brasileiras, a concentração é ainda maior. Menos de mil empresas perfazem mais de 80% do total. Existem mil empresas que operam grandes volumes com bastante regularidade. A importação possui um perfil mais diversificado, desde pequenas a grandes empresas que operam com regularidade.

No exterior, os usuários são organizados há mais de 100 anos em associações. Muitos portos possuem uma entidade representativa dos usuários. Nos Estados Unidos, eles servem de grupos de interesse de pressão junto à agência reguladora. “Com reuniões regulares e anuais para discutir demandas, eles têm todo um trabalho de defesa de interesse do usuário que é visto pela agência reguladora como necessário”, conta Soares.

O diretor executivo da Associação de Usuários dos Portos da Bahia (Usuport-BA), Paulo Villa, defende que os

usuários tenham mais representatividade. Ele destaca que existem associações de usuários nos principais portos europeus, asiáticos e norte-americanos. No Brasil, ele tem conhecimento de manifestações de interesse, além de Santa Catarina, em Pernambuco, São Paulo e Rio Grande do Sul. Acrescenta que os usuários perderam espaço nos CAPs, que se tornaram consultivos a partir da nova Lei dos Portos.

Mas Seixas, da Iro-Log, avalia que o CAP não promoveu benefícios para os usuários e melhorias no porto do Rio. “Qual o benefício do CAP para nós? Vejo as tarifas aumentarem toda hora, bem acima da inflação. Vejo os usuários perdendo três dias de período. Não vamos sentir a menor falta do CAP e acho que ninguém vai sentir. Somos carentes de gente para reclamar tecnicamente”, diz Seixas.

Villa, da Usupport-BA, alerta que existem portos operando no limite.

Na Bahia, os portos de Salvador e Aratu estão, respectivamente, há nove e 16 anos com a capacidade saturada. Ele lamenta que o estado se conecte a poucos portos no mundo. Além disso, os gargalos têm motivado a fuga de cargas dos portos baianos para outros portos. Muitas frutas, por exemplo, passaram a ser exportadas pelo porto de Pecém.

Soares, da Rede Dr. Comex, defende a mudança de postura das agências reguladoras em relação aos usuários dos portos no Brasil. Ele diz que a agência reguladora norte-americana que inspirou a Antaq tem a função de intermediar a relação entre estado, sociedade e o setor econômico. “Sempre que a agência reguladora americana faz algo, ouve o usuário. Nunca vai fazer algo só pelo lado do estado, só pelo lado do operador. Há um equilíbrio de interesses entre as três partes o que não existe no Brasil, em parte, porque

os usuários não se organizam”, avalia Soares.

A agência reguladora, por concepção, foi criada para levantar as demandas, intermediar as discussões, resolver os conflitos, mediar esses interesses e no final baixar uma regra. “Nos EUA, elas funcionam muito bem porque a sociedade norte-americana é muito organizada nesse aspecto. A agência reguladora se vê mais como parte da sociedade do que uma parte do estado. No Brasil, a Antaq ouve o operador portuário e baixa uma regra”, afirma Soares.

Os terminais instalados no porto do Rio possuem tarifas mais caras que portos como Santos (SP) e Vitória (ES). Uma das razões pode ser a falta de concorrência. Em Santos, o usuário pode optar pela transferência de contêineres para recintos alfandegados em zona secundária. Muitos recintos oferecem períodos maiores de arma-

SOLUÇÕES EM COMUNICAÇÃO PARA EMBARCAÇÕES

Utilize o OnixV7 combinado com o OnixFBB e garanta 100% de conectividade em alto mar. É muito mais segurança e tecnologia.



OnixV7

Acesso à banda larga ilimitada por um preço fixo mensal.



OnixFBB

Serviço de comunicações marítimas que fornece voz e dados em banda larga simultaneamente e altamente confiável.



vendas@onixtecnologia.com

Soluções em comunicação via satélite
Quando você precisar, onde você estiver



www.OnixTec.com.br

+55 (43) 3374-3874



zenagem, cujas tarifas possuem percentuais menores sobre o valor da carga. No Rio de Janeiro, os portos secos estão afastados do porto.

Segundo Seixas, somente para informar à Receita Federal que a carga está presente em seu terminal no porto do Rio, a Libra cobra até R\$ 300 por contêiner, enquanto a MultiRio cobra R\$ 174/contêiner. “Se o nome é presença de carga, é obrigação deles informar os dados às autoridades. Presença de carga não é para ser cobrada. São despesas como essa que oneram o porto”, contesta Seixas.

Usuários do porto do Rio são contra a cobrança de armazenagem por período, e, eventualmente, ocorrem pagamentos por serviços não prestados. Uma redução dos períodos de armazenagem dos terminais da MultiRio e da Libra de 10 para sete dias também causou indignação entre usuários. Segundo Seixas, esses três dias são ‘cruciais’, pois conseguem cobrir domingos e feriados, quando os dois terminais não operam externamente.



OSVALDO AGRIPINO

Nos EUA, as agências funcionam bem porque são parte da sociedade, mais do que do Estado

Para a AEB, cenário ideal seria desembarço em até um dia

O custo do desembarço de uma mercadoria pode chegar ao dobro do normal. O tempo do processo poderia ser feito em metade do tempo se algumas medidas fossem adotadas. Levantamento feito pela AEB aponta que o desembarço de uma importação no porto do Rio leva de 10 a 20 dias para ser executado. Os trâmites junto aos órgãos anuentes levam de dois a oito dias. O informe ao sistema sobre presença de carga pode levar até dois dias. Como a retirada da carga do terminal depende de janela disponível, a média de espera varia de dois a três dias.

De acordo com a AEB, o cenário ideal reduziria a maioria desses e de outros processos para um dia. Jovelino diz que os 20 dias poderiam ser reduzidos para sete a 13 dias caso fossem adotados os ajustes. A AEB sugere a redução da quantidade de conferências físicas. O registro da declaração de importação (DI) poderia abranger a Receita Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) ao mesmo tempo.

As despesas com frete e armazenagem representam cerca de dois terços dos custos logísticos, sem considerar fatores como greves e *demurrage*. O advogado e professor da Universidade Vale do Itajaí (Univali), Osvaldo Agripino de Castro Junior observa que, sem aumento de escala, registro e acompanhamento dos preços e fretes, não haverá redução de custos. “A atração de investimentos para terminais portuários, com aumento da oferta de serviços, é condição necessária, mas não suficiente, para a redução de custos da logística”, afirma o professor.

A tarifa portuária para movimentação de contêiner/capatazia no porto de Salvador aumentou 600% entre março de 2000 e março de 2012, de acordo com a Usupart-BA. Nesse período o IGP-M acumulado foi de 163%. Em Paranaguá, a taxa paga pelos importadores nas operações de trânsito aduaneiro subiu de R\$ 93,76 para R\$ 478, um acréscimo de 509%. Agripino lembra que muitos desses reajustes são aplicados sem aviso e sem negociação, caracterizando-se como ‘cobranças ilegais’. ■

Alessandro Mendes

